

An den Bürgermeister
von Bobenheim-Roxheim
Herrn Michael Müller
Gemeindeverwaltung Bobenheim-Roxheim



Gemeinderatsfraktion
Bobenheim-Roxheim

Matthias Vettermann
Fraktionssprecher

Datum: 15.11.2023

Antrag zur Beteiligung an der KIPKI Zusatzförderung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister

Anbei der folgende Antrag von Bündnis90/Die Grünen für die nächsten Sitzungen von Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss und Gemeinderat.

Antrag

Die Gemeinde Bobenheim-Roxheim beteiligt sich an der Wettbewerbs-Ausschreibung von KIPKI - Zusatzförderung über 60 Millionen €.

Der Wettbewerbsbeitrag ist die Umsetzung eines innerörtlichen Fahrradstraßen-Systems (sog. "unechte" Fahrradstraßen, die für den motorisierten Individualverkehr freigegeben sind) für Bobenheim-Roxheim inklusive Radwegenetz-Beschilderung (Anlage 1). Eine Projektskizze ist dem Antrag beigefügt, die laut Ausschreibung für die Einreichung ausreichen soll.

KIPKI-Wettbewerb

Als weiteren Baustein gibt es den KIPKI-Wettbewerb. Der KIPKI-Wettbewerb sucht die besten Ideen für Innovationen im Bereich des kommunalen Klimaschutzes. Die Landesregierung will mit den insgesamt 60 Millionen Euro, die für den KIPKI-Wettbewerb zur Verfügung stehen, Leuchtturmprojekte im Bereich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in der Entwicklung und Umsetzung fördern.

So ergänzt der Wettbewerb die Förderung über die Positivliste, indem er KIPKI auch für vollkommen neue Ansätze aus der kommunalen Familie öffnet. Unterteilen lässt sich der Wettbewerbsteil in vier eigenständige Stränge: Dazu gehören Maßnahmen zur Nutzung der Wasserstofftechnologien, zu kommunalen Nahwärmenetzen, zum Bereich "Innenstädte der Zukunft" sowie zur klimagerechten Gestaltung von Ortskernen und kommunalen Treffpunkten in den Ortsgemeinden.

Ziel des für den Wettbewerbsteil federführenden Wirtschaftsministeriums ist es, das Verfahren so bürokratieschlank wie möglich zu gestalten. Daher können sich Kommunen zunächst mit Projektskizzen ohne administrative Hürden bewerben. Nur die im Wettbewerb ausgezeichneten, erfolgreichen Projektideen müssen einen Vollertrag stellen. Dabei steht den Antragsstellern, zu denen neben Kommunen im Bereich Wasserstoff auch Unternehmen gehören können, über die gesamte Dauer der Antragsstellung ein Dienstleister zur Verfügung, der bei der Entwicklung, Formulierung und Einreichung sowohl der Projektskizzen als auch später der Vollerträge unterstützt.

Quelle: [KIPKI-Wettbewerb . Kommunales Investitionsprogramm Klimaschutz und Innovation \(KIPKI\) \(rlp.de\)](https://www.kipki.de)

"Innenstädte der Zukunft" – Begründung und Ziele für ein ganzheitliches Mobilitätskonzept

Das innerörtlichen Fahrradstraßen-System soll dazu führen, den innerörtlichen motorisierten Individualverkehr bestmöglich und umfassend zu reduzieren und auf diese Art einen hohen Sicherheitsstandard und Komfort für Radfahrer*innen im Ort zu erreichen, sowie den CO₂-Ausstoß im Sinne des Klimaschutzabkommens jetzt und für die Zukunft auf kommunaler Ebene zu reduzieren.

Durch die Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung einer Projektskizze gemäß dem Förderprogramm wird angestrebt, eine Förderung über den "Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr" zu erhalten, da hier die Möglichkeit besteht, sämtliche Teilbereiche gleichzeitig durch ein innovatives Konzept mit Leuchtturm-Charakter fördern zu lassen.

Das im Oktober 2019 von der Bundesregierung beschlossene Klimaschutzprogramm 2030 setzt den Klimaschutzplan mit konkreten Maßnahmen um. Eine Maßnahme daraus ist die Stärkung des Radverkehrs als klimafreundliche Mobilitätsform durch die finanzielle Unterstützung integrierter Modellvorhaben. Förderprogramme wurden dafür auf den Weg gebracht, damit die Kommunen und Städte nun handeln und umsetzen können.

Gerade im Bereich der Mobilitätswende besteht großer Handlungsdruck. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr stagnierten in den letzten 30 Jahren auf hohem Niveau. Der Steigerung der Effektivität von Verbrennungsmotoren stand das Wachstum der Absätze, die Motorenleistung und das Gewicht der Fahrzeugflotte entgegen.

Für durchschlagende Erfolge in Richtung Klimaneutralität ist es unumgänglich, den motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren, die verbleibenden Mobilitätsbedarfe soweit wie möglich auf den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr zu verlagern und die Effizienz der Verkehrsmittel deutlich zu verbessern. Durch massiven Ausbau von öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußwegeninfrastrukturen und Sharing-Angeboten ist es möglich, die Verkehrsleistung des Umweltverbunds bis 2035 zu verdoppeln und mit tangierenden Maßnahmen: Push-Faktoren wie Tempolimits, höhere Preise für das Parken und eine Umverteilung von Straßenraum zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu unterstützen.

Die Mobilitätswende als notwendiges konsequentes Zusammenspiel von Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verbesserung der Verkehrsabläufe erfordert massive Eingriffe in bestehende Strukturen. Vor allem ist eine vollständige Abkehr des seit Jahrzehnten aufrechterhaltenen Paradigmas autogerechter Städte und Gemeinden notwendig. Zu beachten ist dabei, dass durch die dargestellten Veränderungen parallel eine deutliche Verbesserung der Luftqualität in den Orten und eine Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität in urbanen Räumen erzielt werden kann.

Das gelingt dann, wenn das Radfahren Freude macht, die empfundene Sicherheit und der Komfort durch konkrete Maßnahmen wie der Einrichtung von Fahrradstraßen erhöht wird.

Gerade "unechte" Fahrradstraßen können mit vergleichsweise geringem Aufwand und Einschränkungen für den motorisierten Verkehr dazu beitragen, dass eine Mobilitätswende vor Ort gelingt und zügig umgesetzt werden kann. Straßensanierungsmaßnahmen sind extra hierfür nicht erforderlich.

Zielgruppen

- Schüler*innen
- ortsansässige Student*innen, die die Zugverbindung für die Uni nutzen
- Berufstätige, Lehrer*innen, sonstige Pendler*innen, die die Zugverbindung nutzen
- Einkäufer*innen Richtung Worms, Mainz und LU und Mannheim
- Rentner*innen, die das Rad nutzen
- Freizeitradler*innen
- Rad-Pendler*innen
- Sportler*innen (Wege zu Sportstätten)
- und vor allem potentielle Radfahrer*innen, die aufgrund erhöhter Sicherheit und Komfort durch das Fahrradstraßennetz auf das Rad umsteigen werden

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Matthias Vettermann". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Matthias Vettermann
Fraktionssprecher Bündnis90/Die Grünen

Fahrradstraßen



Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird eine Fahrbahn vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung gestellt, das bedeutet, die gesamte Fahrbahn wird Radweg. Dies kann nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO dort erfolgen, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist **oder dies alsbald zu erwarten ist**.

Die VwV-StVO lässt explizit zu, dass planerisch ein steigender Radverkehrsanteil angenommen wird (Angebotsplanung). Eine gut gestaltete attraktive Fahrradstraße zieht erfahrungsgemäß zusätzlichen Radverkehr an. Dabei ist hier besonders darauf zu achten, dass die Gestaltungs- und Qualitätsstandards eingehalten werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung. Fahrradstraßen bündeln bei wahrnehmbarem Design und konsequenter Netzplanung die Radverkehrsströme. Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit und sind eine attraktive Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.



Was bedeutet Fahrradstraße?

In der STVO ist geregelt, welche Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße gelten. Alle Regelungen für den Kraftverkehr werden durch weitere Zusatzschilder angezeigt. So kann unter dem Wort „Fahrradstraße“ z.B. ein „Anlieger frei“ oder ein „Kfz-Verkehr frei“ erscheinen. Ist dem nicht so, dürfen Autofahrer diese Straße mit ihrem Auto nicht befahren.

Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Möchte ein Autofahrer überholen, muss er einen Mindestabstand von 1,50 m zu den Radfahrern einhalten.

So haben Radfahrer auf einer Fahrradstraße vor Pkw und anderen Fahrzeugen, welche diese Straße benutzen dürfen, Vorfahrt. Doch dies bedeutet nicht, dass Fahrradfahrer auch an Kreuzungen Vorfahrt haben, hier gilt – sofern nichts anderes ausgeschildert wurde – „rechts vor links“.

Andere Kraftfahrer müssen sich auf der Fahrradstraße dem Radverkehr anpassen, sodass ein Behinderung oder Gefährdung der Radfahrer vermieden wird. Auf einer Fahrradstraße muss die Geschwindigkeit daher immer angepasst sein.

Ist die Straße für anderen Verkehr freigegeben, kann in dieser auch geparkt werden. Doch auch in einer Fahrradstraße kann das Parken durch eine zusätzliche Beschilderung oder vorgezeichneten Flächen eingeschränkt oder ganz untersagt sein.

Wie erkenne ich eine Fahrradstraße?

Das Verkehrsschild für die Fahrradstraße ist viereckig und weiß. Darauf ist ein blauer Kreis mit weißem Piktogramm eines Fahrrads abgebildet (siehe oben). Es handelt sich um das Verkehrszeichen 244.

Baulich unterscheidet sich eine Fahrradstraße nicht von einer anderen Straße. Oft werden diese nicht speziell angelegt, sondern durch Umwidmung einer Straße als

Fahrradstraße ausgewiesen.

Qualitätsstandards:

Zur Umsetzung werden einheitliche Qualitätsstandards zur Gestaltung von Fahrradstraßen angesetzt.

Für bestehende und geplante Fahrradstraßen ist eine Fahrgasse von mindestens vier Metern Breite vorgesehen. Da zu breite Fahrgassen zu erhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führen, soll die Fahrgassenbreite maximal fünf Meter zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz betragen. Das Parken sollte nur noch auf einer Straßenseite möglich sein.

Komfort und Sicherheit profitieren entscheidend, wenn die Radfahrenden mehr Platz bekommen. Gleichzeitig ergibt sich ein Mehr an Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrradstraße sollten gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt haben, was von Vorteil, aber nicht zwingend ist.



An den Bürgermeister
von Bobenheim-Roxheim
Herrn Michael Müller
Gemeindeverwaltung Bobenheim-Roxheim



Gemeinderatsfraktion
Bobenheim-Roxheim

Matthias Vettermann
Fraktionssprecher

Datum: 15.11.2023

Antrag zur Beteiligung an der KIPKI Zusatzförderung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister

Anbei der folgende Antrag von Bündnis90/Die Grünen für die nächsten Sitzungen von Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss und Gemeinderat.

Antrag

Die Gemeinde Bobenheim-Roxheim beteiligt sich an der Wettbewerbs-Ausschreibung von KIPKI - Zusatzförderung über 60 Mio €.

Der Wettbewerbsbeitrag wird in Form einer kurzen Projektskizze für den Aufbau eines kalten Wärmenetzes eingereicht. Laut Ausschreibung reicht eine kurze Projektskizze für die Einreichung aus.

KIPKI-Wettbewerb

Als weiteren Baustein gibt es den KIPKI-Wettbewerb. Der KIPKI-Wettbewerb sucht die besten Ideen für Innovationen im Bereich des kommunalen Klimaschutzes. Die Landesregierung will mit den insgesamt 60 Millionen Euro, die für den KIPKI-Wettbewerb zur Verfügung stehen, Leuchtturmprojekte im Bereich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in der Entwicklung und Umsetzung fördern.

So ergänzt der Wettbewerb die Förderung über die Positivliste, indem er KIPKI auch für vollkommen neue Ansätze aus der kommunalen Familie öffnet. Unterteilen lässt sich der Wettbewerbsteil in vier eigenständige Stränge: Dazu gehören Maßnahmen zur Nutzung der Wasserstofftechnologien, zu kommunalen Nahwärmenetzen, zum Bereich "Innenstädte der Zukunft" sowie zur klimagerechten Gestaltung von Ortskernen und kommunalen Treffpunkten in den Ortsgemeinden.

Ziel des für den Wettbewerbsteil federführenden Wirtschaftsministeriums ist es, das Verfahren so bürokratieschlank wie möglich zu gestalten. Daher können sich Kommunen zunächst mit Projektskizzen ohne administrative Hürden bewerben. Nur die im Wettbewerb ausgezeichneten, erfolgreichen Projektideen müssen einen Vollertrag stellen. Dabei steht den Antragsstellern, zu denen neben Kommunen im Bereich Wasserstoff auch Unternehmen gehören können, über die gesamte Dauer der Antragsstellung ein Dienstleister zur Verfügung, der bei der Entwicklung, Formulierung und Einreichung sowohl der Projektskizzen als auch später der Vollerträge unterstützt.

Quelle: [KIPKI-Wettbewerb . Kommunales Investitionsprogramm Klimaschutz und Innovation \(KIPKI\) \(rlp.de\)](https://www.kipki.de)

Kommunale Nahwärmenetze – Begründung für Kalte Wärmenetze

Kalte Wärmenetze sind Wärmenetze, die mit sehr niedrigen Temperaturen nahe der Umgebungswärme betrieben werden (etwa im Bereich 5–35 °C, meist zwischen 10 und 25 °C). Sie können von einer Vielzahl häufig [regenerativer Wärmequellen](#) gespeist werden und erlauben die simultane Produktion von Wärme und Kälte. Da die Betriebstemperaturen nicht ausreichend sind für die Warmwasser- und Heizwärmeproduktion, wird die Temperatur beim Abnehmer mittels Wärmepumpen auf das erforderliche Niveau angehoben. Auf die gleiche Art und Weise kann auch Kälte produziert werden und die Abwärme ins Wärmenetz zurückgespeist werden. Auf diese Weise sind Angeschlossene nicht nur Kunden, sondern können als [Prosumer](#) fungieren, die abhängig von den jeweiligen Umständen sowohl Wärme konsumieren oder produzieren können.^[1]

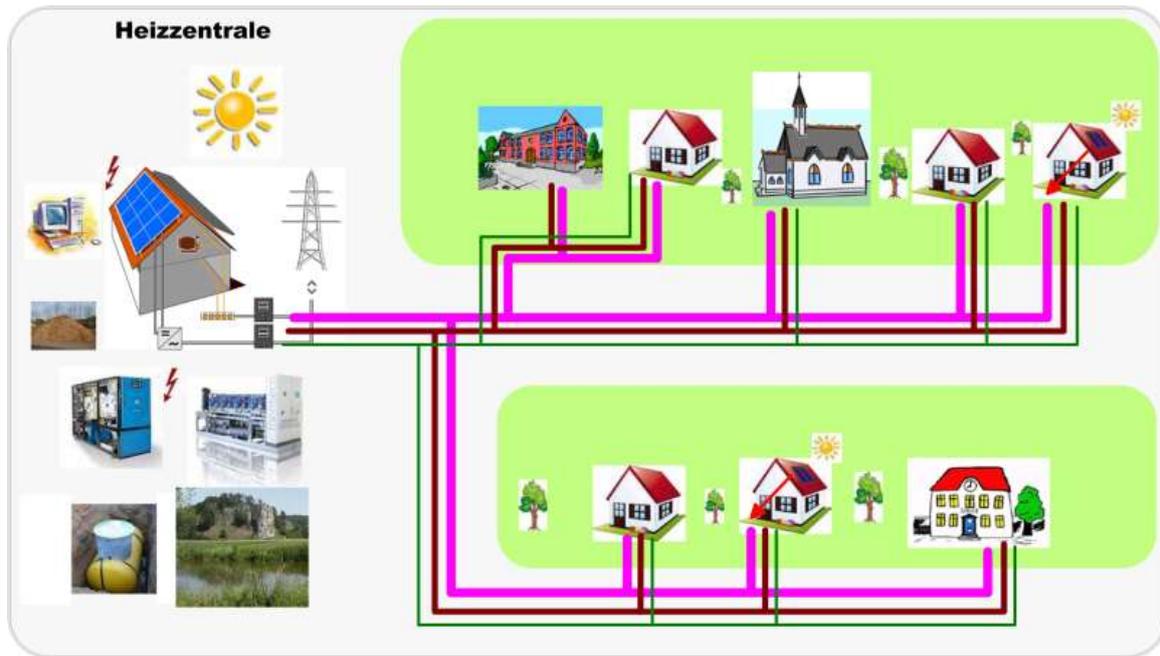
Das Konzept der kalten Nahwärmenetze stammt von Grundwasserwärmepumpen als auch Open-Loop-Wärmepumpen ab. Während erstere vorwiegend zur Versorgung von Einzelhäusern eingesetzt werden, sind letztere häufig in Gewerbegebäuden anzutreffen, die sowohl Wärme- als auch Kühlbedarf haben und diesen parallel decken müssen. Kalte Nahwärme erweitert dieses Konzept auf einzelne Wohngebiete oder Stadtteile. Wie gewöhnliche Erdwärmepumpen haben Kalte Nahwärmenetze gegenüber Luftwärmepumpen den Vorteil, aufgrund des niedrigeren Temperaturdeltas zwischen Wärmequelle und Heiztemperatur effizienter zu arbeiten. Gegenüber Erdwärmepumpen haben Kalte Nahwärmenetze jedoch den zusätzlichen Vorteil, dass auch im städtischen Raum, wo häufig Platzprobleme den Einsatz von Erdwärmepumpen verhindern, über zentrale [Wärmespeicher](#) saisonal Wärme gespeichert werden kann, und darüber hinaus die unterschiedlichen Lastprofile verschiedener Gebäude ggf. einen Ausgleich zwischen Wärme- und Kältebedarf ermöglichen.^[1] Während heutzutage der Kältebedarf häufig durch Kältemaschinen gedeckt wird, die ihre Abwärme ungenutzt in die Umgebung abgeben, könnte zukünftig die freiwerdende Abwärme sinnvoll genutzt werden, wodurch erhebliches Potential zur [Energieeinsparung](#) besteht. Eine Nutzung dieser Abwärme wird zudem auch deshalb für wichtig erachtet, weil zukünftig mit einer deutlichen Steigerung des Kühlbedarfes gerechnet wird.^[4]

Besonders gut ist ihr Einsatz dort geeignet, wo verschiedene Arten von Bebauung (Wohngebäude, Gewerbe, Supermärkte etc.) existieren und somit sowohl Wärme und Kälte nachgefragt wird, wodurch ein Energieausgleich über kurze oder lange Zeiträume ermöglicht wird. Alternativ ermöglichen saisonale Wärmespeicher einen Ausgleich von Energieeinspeisung und -nachfrage. Durch die Nutzung verschiedener (Ab)-Wärmequellen und die Kombination von Wärmequellen und Wärmesenken können zudem [Synergien](#) geschaffen werden und die Wärmeversorgung in Richtung einer [Kreislaufwirtschaft](#) weiterentwickelt werden. Zudem ermöglicht die niedrige Betriebstemperatur der Kaltwärmenetze sonst kaum nutzbare Niedertemperaturabwärme unkompliziert in das Netz einzuspeisen. Gleichzeitig verringert die niedrige Betriebstemperatur die Wärmeverluste des Wärmenetzes deutlich, was insbesondere im Sommer, wo nur eine geringe Wärmenachfrage herrscht, die Energieverluste begrenzt.^[1]

Die [Jahresarbeitszahl](#) der Wärmepumpen ist gerade verglichen mit Luft-Wärmepumpen relativ hoch. Eine Untersuchung von 40 bis zum Jahr 2018 in Betrieb genommenen Anlagen ergab, dass die Wärmepumpen bei einem Großteil der untersuchten Systeme eine Jahresarbeitszahl von mindestens 4 erreichten; die höchsten Werte lagen bei 6.^[1]

Technologisch gehören Kalte Wärmenetze zum Konzept der intelligenten Wärmenetze.^[1] Sie folgen dem allgemeinen Trend, die Übertragungstemperaturen von Wärmenetzen immer weiter abzusenken.^[4]

Quelle: [Kalte Nahwärme – Wikipedia](#)



Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Vettermann
Fraktionssprecher Bündnis90/Die Grünen